



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

4. juuli 2018*

Eelotsusetaotlus – Transport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 2 punkt b – Kohaldamisala –
Mõiste „tegutsev lennuettevõtja“ – Leping lennuki rentimiseks koos meeskonnaga (*wet lease*)

Kohtuasjas C-532/17,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Hamburgi (Hamburgi apellatsioonikohus, Saksamaa) 29. juuni 2017. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. septembril 2017, menetluses

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

versus

Thomson Airways Ltd,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president L. Bay Larsen, kohtunikud J. Malenovský (ettekandja), M. Safjan, D. Šváby ja M. Vilaras,

kohtujurist: H. Saugmandsgaard Øe,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- W. Wirth, T. Mülder, R. Mülder ja G. Wirth, esindaja: *Rechtsanwalt* E. Stamer,
- Thomson Airways Ltd, esindaja: *Rechtsanwalt* P. Kauffmann,
- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze, M. Hellmann ja J. Techert,
- Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja K. Simonsson,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT erivaljaanne 07/08, lk 10), artikli 2 punkti b tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses ühelt poolt W. Wirthi, T. Mülderi, R. Mülderi ja G. Wirthi ning teiselt poolt Thomson Airways Ltd vahel selle üle, kas viimasel on kohustus maksta hüvitist neile neljale reisijale enam kui kolme tunni pikkuse hilinemise eest sihtkohta.

Õiguslik raamistik

Määrus nr 261/2004

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1 ja 7 näevad ette:

„(1) Õhustranspordi valdkonnas [liidu] võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[...]

(7) Käesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevale lennuettevõtjale, kes teostab või kavatseb teostada lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel.“

- 4 Selle määruse artikkel 2 „Mõisted“ sätestab punktis b, et viidatud määruse tähenduses on „tegutsev lennuettevõtja – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.
- 5 Sama määruse artikli 3 „Kohaldamisala“ lõikes 5 on ette nähtud:

„Seda määrust kohaldatakse mis tahes lennuettevõtja suhtes, kes korraldab lõigetes 1 ja 2 osutatud reisijatele reise. Kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud.“

Määrus (EÜ) nr 2111/2005

- 6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määruse (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9, (ELT 2005, L 344, lk 15) põhjenduste 1 ja 13 kohaselt:

„(1) Ühenduse tegevuse eesmärgiks õhutranspordi alal peaks prioriteetsena olema reisijate kõrgetasemelise kaitse tagamine ohtude puhul. Lisaks tuleks täies ulatuses arvestada üldisi tarbijakaitsenõudeid.

[...]

(13) Nõukogu 24. juuli 1989. aasta määrusega (EMÜ) nr 2299/89 toimimisjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul (CRS), [(EÜT 1989, L 220, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 277), viimati muudetud nõukogu 8. veebruari 1999. aasta määrusega (EÜ) nr 323/1999 (EÜT 1999, L 40, lk 1; ELT eriväljaanne 07/04, lk 251)] annab tarbijale, kes broneerib lennu arvutipõhise ettetellimissüsteemi kaudu, õiguse saada teavet lendu teenindava lennuettevõtja kohta. Siiski on isegi regulaarlendude puhul olemas selline sektoris üldkasutatav tava nagu lennuki rentimine koos meeskonnaga (*wet-lease*) või koodi jagamine, kui broneering on tehtud ilma arvutipõhist ettetellimissüsteemi kasutamata, mille puhul lennuettevõtja, kes oma nime all lennu välja müüb, ei teeninda seda tegelikult, ja mille puhul ei ole reisijal praegu seaduslikku õigust teada saada, milline lennuettevõtja tegelikult teenust osutab.“

- 7 Määruse nr 2111/2005 artikli 11 „Teave lendu teenindava lennuettevõtja kohta“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Lennutranspordi lepingu sõlminud isik teeb reisijale ettetellimisel teatavaks lendu teenindava lennuettevõtja, sõltumata ettetellimise viisist.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 8 TUIFly GmbH võttis sellise lepingu alusel, millega renditakse lennuk koos meeskonnaga (*wet lease*), Thomson Airways'ilt kasutusse lennuki ja selle meeskonna kindlaksmääratud arvu lendude jaoks. Lepingu kohaselt oli TUIFly vastutusalas „*ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.*“ („maapealne teenindus, sealhulgas reisijate vastuvõtt, reisijate heaolu, lasti käitlemise, reisijate ja pagasi turvalisuse tagamine, pardateeninduse korraldamine, jne“). Nende lendude teostamiseks taotles TUIFly teenindusajad, müüs lende ja omandas kõik vajalikud load.
- 9 Põhikohtuasja hagejad said broneeringukinnituse lennule väljumisega Hamburgist (Saksamaa) ja sihtkohaga Cancúni (Mehhiko), millel lennu numbrina oli märgitud TUIFly kood. Sellel kinnitusel oli märgitud, et broneeringu väljastas TUIFly, kuid lendu „teostab“ Thomson Airways.
- 10 Selle lennu pikaajalise hilinemise tõttu (hilinemise täpset pikkust ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohus siiski täpsustanud) esitasid põhikohtuasja hagejad Thomson Airwaysi vastu nõude hüvitise maksmiseks, millele nad arvasid endal õiguse olevat vastavalt määruse nr 261/2004 artiklitele 5 ja 7, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus.

- 11 Thomson Airways keeldus sellist hüvitist maksmast põhjendusel, et kuna ta ei ole selle määruse artikli 2 punkti b tähenduses tegutsev lennuettevõtja, siis ei kehti tema suhtes kohustus maksta vastavalt asjaoludele nimetatud määruse alusel reisijatele hüvitist, kui lennuk jõuab sihtkohta kolm või enam tundi hiljem.
- 12 Põhikohtuasja hagejad pöördusid Amtsgericht Hamburgi (Hamburgi esimese astme kohus, Saksamaa) poole, kes nende hagi rahuldas. See kohus leidis, et Thomson Airwaysi tuleb samuti käsitada tegutseva lennuettevõtjana põhjusel, et määruse nr 261/2004 põhjenduse 7 kohaselt ei ole oluline, kas tegutsev lennuettevõtja teostab lennu talle kuuluva lennukiga või lennukiga, mis on renditud ilma meeskonnata (*dry lease*) või koos sellega (*wet lease*). Järelikult on tegutsev lennuettevõtja nii see, kes teostab konkreetse lennu, kasutades selleks koos meeskonnaga või ilma selleta renditud lennukit, kui ka see, kes teeb seda lennuki omanikuna ja meeskonna tööandjana.
- 13 Lisaks märkis see kohus, et põhikohtuasja hagejatele saadetud broneeringukinnitusel on põhikohtuasja kostja sõnaselgelt nimetatud kui lendu teostav lennuettevõtja. Määrusega nr 261/2004 taotletava tarbijakaitse eesmärgi saavutamiseks peab tarbija aga saama tugineda broneeringukinnituses esitatud teabele.
- 14 Thomson Airways esitas Amtsgericht Hamburgi (Hamburgi esimese astme kohus, Saksamaa) otsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, mis on Landgericht Hamburg (Hamburgi apellatsioonikohus, Saksamaa), väites, et kuivõrd üksnes lennuettevõtja, kellel lasub lennu teostamise eest operatiivne vastutus, on võimeline täitma määrusest nr 261/2004 tulenevaid kohustusi, omades nõutavat kohalolekut lennujaamades ja teavet reisijate kohta, tuleb ka viimast käsitada tegutseva lennuettevõtjana selle määruse tähenduses. Arvestades, et põhikohtuasjas lasus lennu teostamise eest operatiivne vastutus TUIFlyl, olnuks kahju hüvitamise nõuet võimalik esitada üksnes selle lennuettevõtja vastu.
- 15 Nendel asjaoludel otsustas Landgericht Hamburg (Hamburgi apellatsioonikohus, Saksamaa) peatada menetluse ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ [määruse nr 261/2004] tähenduses tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja, kes niinimetatud *wet lease*'i alusel rendib teisele lennuettevõtjale lennuki koos meeskonnaga lepinguga kindlaksmääratud arvuga lendudeks, mille eest tal puudub põhiline operatiivne vastutus, ning kes reisija broneeringukinnitusel „lennu teostab ...“ märgib iseenda, loetakse tegutsevaks lennuettevõtjaks kõnealuse määruse tähenduses?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 16 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 ja eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab sellist lennuettevõtjat nagu põhikohtuasjas kõne all olev lennuettevõtja – kes annab niinimetatud *wet lease* tüüpi rendilepingu alusel teisele lennuettevõtjale rendile lennuki koos meeskonnaga, kuid kellel puudub operatiivne vastutus lendude eest – ka juhul, kui reisijale väljastatud lennule istekoha broneerimise kinnitusel on märgitud, et lennu teostab see esimene lennuettevõtja.
- 17 Siinkohal tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b kohaselt tähistab mõiste „tegutsev lennuettevõtja“ lennuettevõtjat, „kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.
- 18 Selleks et lennuettevõtjat võiks määratleda „tegutseva lennuettevõtjana“, peab selle definitsiooni järgi olema niisiis täidetud kaks kumulatiivset tingimust, milleks on esiteks asjakohase lennu teostamine ja teiseks reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu.

- 19 Mis puudutab esimest tingimust, siis selles on keskse elemendina rõhutatud mõistet „lend“. Samas on Euroopa Kohus selle mõiste kohta varem sedastanud, et lend „koosneb sisuliselt ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „ühikuks“, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi“ (10. juuli 2008. aasta kohtuotsus Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40, 13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Sousa Rodríguez jt, C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27, ja 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 20).
- 20 Eelnevast järeldub, et tegutseva lennuettevõtjana on käsitatav lennuettevõtja, kes seoses oma majandustegevusega reisijateveo valdkonnas otsustab teostada konkreetse lennu, määrates muu hulgas kindlaks marsruudi, ning teeb huvitatutele lennutransporditeenuse pakkumise. Nimelt viitab sellise otsuse vastuvõtmine, et see lennuettevõtja võtab vastutuse asjaomase lennu teostamise, sealhulgas ka selle võimaliku tühistamise või pikaajalise hilinemise eest sihtkohta.
- 21 Käesoleval juhul puudub vaidlus selles, et Thomson Airways tegevus piirdus põhikohtuasjas kõne all oleva lennu teostamiseks lennuki ja meeskonna rendile andmisega, samas kui selle lennu teostamise ja marsruudi oli otsustanud TUIFly.
- 22 Sellistel asjaoludel, ilma et oleks vaja uurida määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis b ette nähtud teist kumulatiivset tingimust, tuleb tõdeda, et selline lennuettevõtja nagu Thomson Airways põhikohtuasjas, kes annab teisele lennuettevõtjale rendile lennuki ja meeskonna, ei saa ühelgi juhul käsitada „tegutseva lennuettevõtjana“ määruse nr 261/2004, eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses.
- 23 Niisugust lahendust toetab määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 sõnastatud eesmärk tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, kuivõrd see võimaldab tagada, et reisijad saavad hüvitise või nende eest hoolitsetakse olenemata sellest, millised kokkulepped on lennuettevõtja, kes otsustas vastava lennu teostada, sõlminud teise lennuettevõtjaga konkreetse lennu teostamiseks.
- 24 Selline lahendus on lisaks kooskõlas selle määruse põhjenduses 7 esitatud põhimõttega, mille kohaselt peaks määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks jääma selles sätestatud kohustuste täitmine tegutsevale lennuettevõtjale, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale või on renditud koos meeskonnaga.
- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab tõepoolest veel ka seda, et põhikohtuasja hagejatele saadetud broneeringukinnitus on märgitud, et põhikohtuasjas kõneks oleva lennu „teostas“ lennuettevõtja, kes oli lennuki ja meeskonna rendile andnud. Kuigi see märged on asjasse puutuv määruse nr 2111/2005 kohaldamisel, ei mõjuta see siiski „tegutseva lennuettevõtja“ kindlakstegemist määruse nr 261/2004 tähenduses, kuivõrd määruse nr 2111/2005 põhjendusest 1 nähtub selgesti, et selle määruse eesmärk on erinev määruse nr 261/2004 omast.
- 26 Kõiki eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata nii, et mõistet „tegutseva lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 ja eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma sellist lennuettevõtjat nagu põhikohtuasjas kõne all olev lennuettevõtja – kes annab niinimetatud *wet lease* tüüpi rendilepingu alusel teisele lennuettevõtjale rendile lennuki koos meeskonnaga, kuid kellel puudub operatiivne vastutus lendude eest – ka juhul, kui reisijale väljastatud lennule istekoha broneerimise kinnitusel on märgitud, et lennu teostab see esimene lennuettevõtja.

Kohtukulud

- 27 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamiseiga seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, ja eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma sellist lennuettevõtjat nagu põhikohtuasjas kõne all olev lennuettevõtja – kes annab niinimetatud *wet lease* tüüpi rendilepingu alusel teisele lennuettevõtjale rendile lennuki koos meeskonnaga, kuid kellel puudub operatiivne vastutus lendude eest – ka juhul, kui reisijale väljastatud lennule istekoha broneerimise kinnitusel on märgitud, et lennu teostab see esimene lennuettevõtja.

Allkirjad